Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8731**
14. Wahlperiode 04. 04. 2002

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 18. Oktober 2001 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (Gesetz zu dem deutsch-schweizerischen Vertrag vom 18. Oktober 2001)

A. Problem und Ziel

Mit dem am 18. Oktober 2001 in Bern unterzeichneten deutsch-schweizerischen Vertrag über die Durchführung der Flugsicherung in einem Teil des süddeutschen Raums und den Auswirkungen des An- und Abflugverkehrs des Betriebes des Flughafens Zürich auf das deutsche Hoheitsgebiet soll im Hinblick auf die Umweltbelastung, die vom Betrieb des Flughafens Zürich ausgeht, eine gerechte Lastenverteilung zwischen dem süddeutschen Gebiet und der Schweiz erreicht werden. Die Regelungen des Vertrages beinhalten u. a. ein Nacht- und Wochenendflugverbot, die Reduzierung der Überflüge von zz. 154 000 auf unter 100 000 pro Kalenderjahr und die Beschränkung der Abflüge nach Norden. Gleichzeitig wird mit dem Vertrag die Durchführung der Flugverkehrskontrolle in einem Teil des süddeutschen Luftraums durch die Schweiz geregelt. Die Flugverkehrskontrolle des An- und Abflugverkehrs zum und vom Flughafen Zürich erfolgt aus betrieblichen Gründen durch die Schweiz, um die Einheitlichkeit und damit auch die Sicherheit dieses Luftverkehrs am wirtschaftlichsten zu gewährleisten. Die Übereinstimmung der Durchführung der Flugverkehrskontrolle mit deutschem Recht bleibt gewährleistet.

B. Lösung

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf sollen die nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes vorgesehenen Voraussetzungen für die Ratifizierung des Vertrages vom 18. Oktober 2001 geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand.

E. Sonstige Kosten

Keine

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 28. März 2002

Herrn
Wolfgang Thierse
Präsident des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 18. Oktober 2001 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (Gesetz zu dem deutsch-schweizerischen Vertrag vom 18. Oktober 2001)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 774. Sitzung am 22. März gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Schröder

Entwurf

Gesetz zu dem Vertrag vom 18. Oktober 2001 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (Gesetz zu dem deutsch-schweizerischen Vertrag vom 18. Oktober 2001)

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bern am 18. Oktober 2001 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland wird zugestimmt. Der Vertrag wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, Änderungen des Luftraumplanes nach Artikel 1 Abs. 2 Satz 2 und des Protokolls nach Artikel 19 Satz 2 des Vertrages auf der Grundlage der Empfehlungen der Gemeinsamen Luftverkehrskommission nach Artikel 11 durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 20 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

I. Allgemeiner Teil

Durch dieses Gesetz werden die Voraussetzungen für die Ratifizierung des Vertrages vom 18. Oktober 2001 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland geschaffen.

Mit dem deutsch-schweizerischen Vertrag vom 18. Oktober 2001 soll eine gerechtere Lastenverteilung über die Auswirkungen des An- und Abflugverkehrs zum und vom Flughafen Zürich für die deutsche und schweizerische Bevölkerung erreicht und die völkerrechtliche Grundlage für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle in einem Teil des süddeutschen Luftraums durch die Schweiz geschaffen werden.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Auf den Vertrag findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Artikel 2 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Erlass von Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates für die Änderung des Luftraumplanes nach Artikel 1 Abs. 2 Satz 2 des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001 sowie für Änderungen des Protokolls nach Artikel 19 Satz 2 des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001, das einzelne Vertragsregelungen näher bestimmt.

Der Anwendungsbereich des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001 wird in seinem Artikel 1 Abs. 1 Satz 1 in seinen äußeren Grenzen beschrieben. Der in Artikel 1 Abs. 2 Satz 1 des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001 genannte Luftraumplan legt die genauen Grenzen fest, in denen die Flugverkehrskontrolle durch die Schweiz erfolgt. Für eine sichere und wirtschaftliche Durchführung der Flugverkehrskontrolle kann es u. U. erforderlich werden, dass diese Koordinaten innerhalb der äußeren Grenzen des Artikels 1 Abs. 1 Satz 1 des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001 geändert werden. Diese Notwendigkeit wird zunächst durch die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 11 des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001 identifiziert und den Vertragsstaaten einstimmig empfohlen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann dann auf dieser Grundlage den Luftraumplan auf dem Verordnungswege kurzfristig den Bedürfnissen der Flugverkehrskontrolle entsprechend anpassen. Diese Flexibilität ist für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle notwendig, um die Abwicklung des Luftverkehrs entsprechend geänderter Voraussetzungen sicherstellen zu können.

In dem Protokoll, das nach Artikel 19 Bestandteil des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001 ist, werden der Kostenausgleich für die Flugverkehrskontrolle nach Artikel 1 Abs. 1 Satz 2, die Eckwerte für die Durchführung nach Artikel 6 Abs. 1 und die Überprüfung des Vertrages nach Artikel 18 näher ausgeführt. Sowohl die Verkehrsentwicklung und das betriebliche Umfeld als auch die europäische Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf das Vorhaben der Europäischen Kommission zur Vereinheitlichung des europäischen Luftraums, können eine Anpassung der im Protokoll genannten Grundsätze zur Ausführung des Vertrages erfordern. Zur flexiblen Anpassung des Protokolls, das nur aufgrund von einstimmigen Empfehlungen der Gemeinsamen Luftverkehrskommission nach Artikel 11 des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001 geändert werden kann, ist die Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erforderlich.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem der Vertrag nach seinem Artikel 20 Abs. 2 des deutsch-schweizerischen Vertrages vom 18. Oktober 2001 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten, da Kosten für die private Wirtschaft und private Verbraucher nicht entstehen.

Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Inhaltsübersicht

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Schweizerische Eidgenossenschaft

sind wie folgt übereingekommen:

I. Kapitel

Flugverkehrskontrolle

Artikel 1

Ausübung der Flugverkehrskontrolle

(1) Die Bundesrepublik Deutschland gestattet der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Abwicklung des Luftverkehrs nach Maßgabe des deutschen Rechtes und den besonderen Bestimmungen dieses Vertrages in einem Teil des süddeutschen Luftraums südlich und westlich einer Linie zwischen den Städten Breisach bei Freiburg–Reutlingen–Ulm–Leutkirch–Oberstaufen. Die Schweizerische Eidgenossenschaft führt die Flugverkehrskontrolle (Flugverkehrskontrolldienst, Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst) im genannten Luftraum durch. Die Bundesrepublik Deutschland erkennt die zu diesem Zweck von der Schweizerischen Eidgenossenschaft nach Satz 1 vorgenommenen Kontrollmaßnahmen zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle an.

(2) Die Vertragsstaaten legen die genauen vertikalen und lateralen Ausdehnungen innerhalb des in Absatz 1 Satz 1 genannten Luftraums in dem anliegenden Luftraumplan fest. Änderungen des Luftraumplanes werden durch die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 11 empfohlen und treten an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsstaaten einander mitgeteilt haben, dass die innerstaatlichen Vorschriften für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Mitteilung.

(3) Die Schweizerische Eidgenossenschaft ist befugt, die Aufgaben nach Absatz 1 von einem Flugsicherungsunternehmen mit Sitz im schweizerischen Hoheitsgebiet durchführen zu lassen. Ihre Verpflichtungen aus diesem Vertrag bleiben davon unberührt.

(4) Die operationell notwendigen Einzelheiten werden zwischen den mit der Durchführung der Flugsicherung beauftragten Stellen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Rahmen von operationellen Betriebsabsprachen geregelt.

Artikel 2

Spannungs-, Verteidigungs- oder Bündnisfall; Militärische Schutzflüge

(1) Im Zusammenhang mit der Durchführung der Flugverkehrskontrolle über deutschem Hoheitsgebiet durch eine schweizerische Stelle ist die Bundesrepublik Deutschland berechtigt, im Vorfeld der Feststellung des Spannungs-, Verteidigungs- oder Bündnisfalles die Wirkungen dieses Vertrages zu suspendieren. Die Anordnung und die Aufhebung der Suspendierung erfolgen auf diplomatischem Wege.

(2) Schutzflüge der deutschen Luftwaffe und der NATO müssen in den betroffenen Lufträumen jederzeit lagegerecht und mit dem vorgesehenen Vorrang durch die deutschen Luftverteidigungsstellen durchgeführt werden können. Solche Flüge werden der Schweizerischen Eidgenossenschaft, wenn immer möglich, rechtzeitig bekannt gegeben.

Artikel 3

Haftung

(1) Verschulden Bedienstete der Stelle, welche die Flugsicherung nach diesem Vertrag durchführt, Schäden an Personen, Sachen oder Rechten, die durch Einwirkung des Luftverkehrs im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland eingetreten sind, so haftet hierfür die Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe der Vorschriften, nach denen sich ihre Haftung für das eigene Flugsicherungsunternehmen bestimmt.

(2) Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird der Bundesrepublik Deutschland alle erforderlichen Aufwendungen und alle Schäden ersetzen, die der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Erledigung der Ansprüche nach Absatz 1 erwachsen.

(3) Den Geschädigten steht kein direkter Anspruch gegen die Schweizerische Eidgenossenschaft, die schweizerische Flugsicherungsstelle und deren Bedienstete zu.

(4) Die Bundesrepublik Deutschland hat, wenn gegen sie ein Anspruch nach Absatz 1 geltend gemacht wird, die Schweizerische Eidgenossenschaft unverzüglich in Kenntnis zu setzen und sie im Falle einer gerichtlichen Geltendmachung auch hierüber zu unterrichten.

(5) Die Bundesrepublik Deutschland und die Schweizerische Eidgenossenschaft sind verpflichtet, sich gegenseitig die für die Bearbeitung des Schadensfalles sachdienlichen Informationen und Beweismittel zur Verfügung zu stellen.

(6) Im Falle der Inanspruchnahme der Bundesrepublik Deutschland nach Absatz 1 stehen der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Mitwirkungsrechte nach Maßgabe des anwendbaren Prozessrechtes der Bundesrepublik Deutschland zu. Die Bundesrepublik Deutschland wird der Schweizerischen Eidgenossenschaft vergleichbare Mitwirkungsrechte beim Abschluss oder der Ablehnung eines außergerichtlichen Vergleiches einräumen.

(7) Die Bundesrepublik Deutschland hat die Schweizerische Eidgenossenschaft von der Erledigung des Anspruchs in Kenntnis zu setzen; Abschriften der Entscheidung, des Vergleiches oder der sonst zur Erledigung führenden Verfügungen sind beizufügen.

(8) Zur Entscheidung von Streitigkeiten über Ansprüche nach Absatz 1 sind ausschließlich die ordentlichen Gerichte der Bundesrepublik Deutschland zuständig.

Artikel 4

Amts- und Rechtshilfe

(1) Für die mit der Durchführung der Flugsicherung über deutschem Hoheitsgebiet verbundenen Arbeitsbereiche stellen die Vertragsstaaten die gegenseitige und zeitige Gewährung sachdienlicher Informationen und Mitteilungen sicher und gewährleisten den regelmäßigen Austausch der Informationen zwischen den betroffenen Betriebsstellen der Vertragsstaaten. Insbesondere verpflichtet sich die Schweizerische Eidgenossenschaft der Bundesrepublik Deutschland die Daten über den Luftverkehr, der über deutsches Hoheitsgebiet unter schweizerischer Flugverkehrskontrolle ohne Einschaltung der deutschen für die Flugsicherung zuständigen Stelle geführt wurde, zur Verfügung zu stellen.

(2) Die Bediensteten des Flugsicherungsunternehmens der Schweizerischen Eidgenossenschaft bleiben in dienstrechtlicher, insbesondere disziplinarrechtlicher, haftungsrechtlicher und strafrechtlicher Hinsicht den schweizerischen Vorschriften unterworfen.

(3) Die Bestimmungen über die Rechtshilfe in Strafsachen bleiben unberührt.

Artikel 5

Flugunfalluntersuchung

Die Schweizerische Eidgenossenschaft stellt sicher, dass die deutsche Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung über sämtliche Flugunfälle und Störungen nach Maßgabe der deutschen Vorschriften unterrichtet wird, soweit sie über deutschem Hoheitsgebiet festgestellt werden. Sie stellt die notwendigen Unterlagen zur Untersuchung bereit. Sie gestattet den Vertretern der zuständigen Behörde ihre Räume zu betreten, Einsicht in die einschlägigen Unterlagen (Untersuchungsberichte, Radardatenaufzeichnungen, Tonbänder und so weiter) zu nehmen und überlässt sie im erforderlichen Umfang zur Auswertung für die dazu erforderliche Dauer. Der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist Gelegenheit zu geben Beobachter zur Untersuchung zu bezeichnen. Sie wird über die Ergebnisse der Untersuchung unterrichtet.

II. Kapitel

Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf deutsches Hoheitsgebiet

Artikel 6

An- und Abflugverkehr zum und vom Flughafen Zürich

(1) Die Gestattung und die Anerkennung der Kontrollmaßnahmen der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Sinne des Artikels 1 sollen die Abwicklung des An- und Abflugverkehrs zum und vom Flughafen Zürich über deutschem Hoheitsgebiet ermöglichen und erfolgen dabei unter folgenden Bedingungen und der Voraussetzung, dass die Bundesrepublik Deutschland die Flugsicherungsverfahren über deutschem Hoheitsgebiet und die Regelungen über deutschem Hoheitsgebiet nach den Buchstaben a bis g durch eine Rechtsverordnung festgelegt hat:

a) In der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit wird der Anflugverkehr über deutschem Hoheitsgebiet nicht unterhalb einer Flughöhe von Flugfläche 100 durchgeführt. Ausgenommen sind Flüge, für welche aufgrund von zwingenden äußeren Umständen keine Alternative zu einem Anflug aus Norden besteht. Diese Umstände sind insbesondere: Sicherheitsgründe, ungünstige Wetterbedingungen, Winterdienst, Pistensperrung infolge von Unfällen, Flüge des Such- und Rettungsdienstes und Ausfälle von Navigationssystemen. Die Schweizerische Eidgenossenschaft unterliegt in solchen Fällen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland einer Meldepflicht. Rechtliche Gründe, Verkehrsaufkommen oder Umlaufverspätungen stellen keine äußeren Umstände dar.

b) An Samstagen, Sonntagen und den in der Anlage genannten gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg, jeweils in der Zeit von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr und von 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr Ortszeit, wird der Anflugverkehr über deutschem Hoheitsgebiet nicht unterhalb einer Flughöhe von Flugfläche 100 abgewickelt; die Ausnahmeregelungen nach Buchstabe a gelten entsprechend.

c) Über deutschem Hoheitsgebiet werden unterhalb der Flugfläche 100 weniger als 100 000 Anflüge pro Kalenderjahr abgewickelt. Die Anflugverteilung auf die Pisten 14 und 16 über deutschem Gebiet erfolgt möglichst gleichmäßig, mindestens im Verhältnis 2 zu 1, unabhängig davon, auf welcher Piste gelandet wird. Die Einzelheiten, einschließlich der zeitlichen Verteilung, werden von der nach Artikel 11 eingesetzten Gemeinsamen Luftverkehrskommission erörtert. Soweit erforderlich werden Empfehlungen erarbeitet, die nach Erfüllung der innerstaatlichen Vorschriften in Kraft treten. Wird die Anzahl von 100 000 Anflügen in einem Kalenderjahr überschritten, so verringert sich die zugelassene Anzahl der Anflüge im darauffolgenden Jahr entsprechend. Die Überschreitung der 100 000 Anflüge darf höchstens 10 % betragen. Ein aus dem Jahresbetrieb sich ergebender Saldo muss im folgenden Jahr abgebaut werden.

d) Warteverfahren über deutschem Hoheitsgebiet werden in der Regel nur für Anflüge auf die Pisten 14 und 16 genutzt.

e) Bei der notwendigen Neugestaltung des Betriebskonzeptes bis spätestens Februar 2005 werden auch zusätzliche Warte- und Anflugverfahren außerhalb des deutschen Hoheitsgebietes eingerichtet. Diese Verfahren werden an das deutsche Luftverkehrsnetz angebunden.

f) Der Abflugverkehr wird so geführt, dass der Einflug in das deutsche Hoheitsgebiet nicht unterhalb Flugfläche 100 erfolgt. Ausgenommen sind Flüge mit Luftfahrzeugen, die

aufgrund ihrer Leistungsdaten oder ihrer Destination eine Reiseflughöhe unterhalb der Flugfläche 100 einnehmen müssen. Solche Flüge werden auf die 100 000 Anflüge pro Kalenderjahr nicht angerechnet.

Abflugverfahren von den Pisten 32 und 34 sind wie folgt festzulegen:

1. Der nominelle Flugweg nach den Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für die Verfahrensplanung unterschreitet nicht den Mindestabstand von zwei nautischen Meilen zur deutschen Grenze. Die Berechnungen des nominellen Flugweges beruhen auf folgenden Werten: Angezeigte Fluggeschwindigkeit (IAS) während der Links- oder Rechtskurve von 210 Knoten (ICAO-Minimumanforderung), Querneigungswinkel (bank angle) von 25 Grad (Abweichung von ICAO).
2. Soweit erforderlich werden die Startpunkte für die Pisten 32 und 34 am Beginn der zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses verfügbaren Startlaufstrecke (take off run available – TORA) festgelegt.
3. Ausnahmsweise führen Langstreckenflüge, welche aufgrund der Wettersituation (hohe Temperaturen, nasse Piste, Wind und so weiter) und trotz Start ab Pistenbeginn die erforderliche Steigleistung für einen Grenzabstand nach Nummer 1 nicht erbringen können, den Geradeausflug weiter bis 9 nautische Meilen nördlich der Navigationsanlage Kloten; die Schweizerische Eidgenossenschaft unterliegt in solchen Fällen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland einer Meldepflicht. Diese Ausnahmeregelung gilt nur dann, wenn aufgrund zwingender äußerer Umstände nach Buchstabe a oder wegen gleichzeitiger Anflüge auf die Pisten 32 beziehungsweise 34 ein Abflug Richtung Süden nicht möglich ist. Diese Flüge werden auf das Kontingent nach Buchstabe c angerechnet.

g) Nach Sichtflugverkehr verkehrende Propellerflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 8 618 kg sowie Hubschrauber und Flüge, welche nicht flugplanmäßig erfasst werden, sind von den Bestimmungen über den An- und Abflugverkehr ausgenommen.

(2) In der Bundesrepublik Deutschland ansässige natürliche oder juristische Personen haben die gleichen Rechte im Zusammenhang mit allfälligen Entschädigungen für Fluglärmimmissionen oder mit Ansprüchen auf Schallschutzmaßnahmen oder anderen Sachleistungen infolge der Fluglärmimmissionen, wie sie natürlichen oder juristischen Personen in der Schweizerischen Eidgenossenschaft zustehen, die vergleichbaren Belastungen ausgesetzt sind. Rechtssubjekten in der Bundesrepublik Deutschland darf kein Nachteil daraus entstehen, dass die entsprechenden Regelungen nach schweizerischem Recht erst mit Inkrafttreten dieses Vertrages wirksam werden. Anspruchsgegner ist die Schweizerische Eidgenossenschaft.

Artikel 7

Bau- und betriebliche Verfahren

(1) Die oberste Luftfahrtbehörde der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird die oberste Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland unverzüglich unterrichten, soweit Vorhaben im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Betrieb des Flughafens Zürich beschlossen, geändert oder ergänzt werden sollen. Die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 11 kann Ausnahmen zu dieser Unterrichtungspflicht vereinbaren.

(2) Vorhaben nach Absatz 1, die Auswirkungen auf das deutsche Hoheitsgebiet haben und die über diesen Vertrag hinausgehen, bedürfen der einvernehmlichen Zustimmung der Vertragsparteien.

(3) In allen Verfahren über Erteilung, Änderung und/oder Aufhebung von Konzessionen und sonstigen Bewilligungen, deren Wahrnehmung Auswirkungen auf das deutsche Hoheitsgebiet haben können, wird den möglicherweise betroffenen Landkreisen und Gemeinden sowie den dort niedergelassenen natürlichen und juristischen Personen die gleiche Rechtsstellung und Verfahrensbeteiligung eingeräumt, die nach schweizerischem Recht den entsprechenden schweizerischen Gebietskörperschaften, Einwohnern und Unternehmen zustehen.

Artikel 8

Fluglärmmessstationen

Die Schweizerische Eidgenossenschaft ist verpflichtet, die Kosten für den weiteren Betrieb der deutschen Fluglärmmessstationen in den Ortsteilen Hohentengen und Herdern der Gemeinde Hohentengen, Kreis Waldshut, zu übernehmen.

III. Kapitel

Übrige Bestimmungen

Artikel 9

Delegation der Pflichten

Die Schweizerische Eidgenossenschaft kann die ihr mit diesem Vertrag übertragenen Durchführungs- und Kostentragungspflichten auf Dritte übertragen; die Übertragung der Durchführungspflichten nach Artikel 1 Absatz 3 bedarf der Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland. Die Verpflichtungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft aus diesem Vertrag gegenüber der Bundesrepublik Deutschland bleiben davon unberührt.

Artikel 10

Schutz personenbezogener Daten

(1) Personenbezogene Daten dürfen nur an die zuständige Stelle übermittelt werden. Die weitere Übermittlung an andere Stellen und die Verwendung für andere Zwecke dürfen nur mit vorheriger Zustimmung der übermittelnden Stelle erfolgen. Die Verwendung der aufgrund dieses Vertrages übermittelten Daten ist nur für den im Vertrag bezeichneten Zweck, für den die Daten übermittelt worden sind, und zu den durch die übermittelnde Stelle im Einzelfall vorgegebenen Bedingungen zulässig. Die Übermittlung ist darüber hinaus zulässig:

a) für Zwecke, für welche die Daten ebenfalls nach diesem Vertrag übermittelt werden dürfen,

b) zur Verhütung und Verfolgung von Straftaten von erheblicher Bedeutung, sowie

c) zur Abwehr von erheblichen Gefahren für die öffentliche Sicherheit.

Der Empfänger unterrichtet die übermittelnde Stelle auf ihr Ersuchen über die Verwendung der übermittelten Daten und über die dadurch erzielten Ergebnisse. Im Übrigen gelten die für jeden Vertragsstaat jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften.

(2) Die übermittelnde Stelle ist verpflichtet, auf die Richtigkeit der zu übermittelnden Daten sowie auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den mit der Übermittlung verfolgten Zweck zu achten. Dabei sind die nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geltenden Übermittlungsverbote zu beachten. Erweist sich, dass unrichtige Daten oder Daten, die nicht übermittelt werden durften, übermittelt worden sind, so ist dies dem Empfänger unverzüglich mitzuteilen. Er ist verpflichtet, die Berichtigung oder Vernichtung vorzunehmen.

(3) Dem Betroffenen ist auf Antrag über die zu seiner Person übermittelten Informationen sowie über den vorgesehenen Verwendungszweck Auskunft zu erteilen. Eine Verpflichtung zur

Auskunftserteilung besteht nicht, soweit eine Abwägung ergibt, dass das öffentliche Interesse, die Auskunft nicht zu erteilen, das Interesse des Betroffenen an der Auskunftserteilung überwiegt. Im Übrigen richtet sich das Recht des Betroffenen, über die zu seiner Person vorhandene Datei Auskunft zu erhalten, nach dem innerstaatlichen Recht des Vertragsstaates, in dessen Hoheitsgebiet die Auskunft beantragt wird.

(4) Wird jemand infolge von Übermittlungen im Rahmen des Datenaustausches nach diesem Vertrag rechtswidrig geschädigt, so haftet ihm hierfür die empfangende Stelle nach Maßgabe ihres innerstaatlichen Rechts. Sie kann sich im Verhältnis zum Geschädigten zu ihrer Entlastung nicht darauf berufen, dass der Schaden durch die übermittelnde Stelle verursacht worden ist. Leistet die empfangende Stelle Schadensersatz wegen eines Schadens, der durch die Verwendung von unrichtig übermittelten Daten verursacht wurde, so erstattet die übermittelnde Stelle den Gesamtbetrag des geleisteten Schadensersatzes.

(5) Soweit das für die übermittelnde Stelle geltende nationale Recht in Bezug auf die übermittelten personenbezogenen Daten besondere Löschungsvorschriften vorsieht, weist die übermittelnde Stelle den Empfänger darauf hin. Unabhängig von diesen Fristen sind die übermittelten Daten zu löschen, sobald sie für den Zweck, für den sie übermittelt worden sind, nicht mehr erforderlich sind.

(6) Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die Übermittlung und den Empfang von personenbezogenen Daten aktenkundig zu machen. Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die übermittelten personenbezogenen Daten wirksam gegen unbefugten Zugang, unbefugte Veränderung und unbefugte Bekanntgabe zu schützen.

Artikel 11

Gemeinsame Luftverkehrskommission

(1) Die Vertragsstaaten bilden eine Gemeinsame Luftverkehrskommission, die in regelmäßigem, mindestens jährlichem Abstand, zusammentritt. Auf Antrag eines Vertragsstaates wird die Gemeinsame Luftverkehrskommission auch außerordentlich einberufen. Die Gemeinsame Luftverkehrskommission gibt sich eine Geschäftsordnung.

(2) Jeder Vertragsstaat bestellt drei Mitglieder, die weitere Stellen hinzuziehen können.

(3) Die Gemeinsame Luftverkehrskommission behandelt jede Frage, die sich aus der Auslegung und der Anwendung dieses Vertrages ergibt. Sie begleitet die Umsetzung und die Einhaltung der Bestimmungen des Vertrages und nimmt insbesondere die ihr nach diesem Vertrag zugewiesenen Aufgaben wahr.

Artikel 12

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Vertrages kann ein Vertragsstaat, nachdem sich die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 11 damit befasst hat, jederzeit eine Konsultation verlangen. Das gilt auch für Erörterungen über die Auslegung und die Anwendung des Vertrages, wenn nach Ansicht eines Vertragsstaates ein Meinungsaustausch nach Artikel 11 kein zufrieden stellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultation beginnt binnen 30 Tagen nach Eingang des Verlangens bei dem jeweils anderen Vertragsstaat.

Artikel 13

Streitbeilegung

(1) Jede Streitigkeit über die Auslegung und die Anwendung dieses Vertrages, die nicht nach Artikel 11 und 12 beigelegt werden kann, wird auf Verlangen eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jeder Vertragsstaat ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsstaaten bestellt wird. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem der eine Vertragsstaat dem anderen mitgeteilt hat, dass er die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes in Den Haag bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so nimmt sein Vertreter die Ernennungen vor. Besitzt auch der Vertreter die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten oder ist auch er verhindert, so nimmt sein Vertreter die Ernennung vor.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit aufgrund bestehender Verträge und des allgemeinen Völkerrechts. Seine Entscheidungen sind bindend und von den Vertragsstaaten zu befolgen. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten des von ihm bestellten Schiedsrichters sowie seiner Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 14

Suspendierung

Die Vertragsstaaten können die Wirkung dieses Vertrages suspendieren:

a) Wenn feststeht, dass der andere Vertragsstaat seine Pflichten nach Artikel 1, 6 und 7 in grober Weise verletzt, so dass dadurch eine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erfolgt und angemessene Abhilfemaßnahmen nicht innerhalb von 15 Tagen nach diesbezüglicher Notifizierung erfolgt sind.

b) Artikel 2 Absatz 1 bleibt unberührt.

Die Anordnung und Aufhebung der Suspendierung erfolgen jeweils auf diplomatischem Wege.

Artikel 15

Geltungsdauer und Kündigung

Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er kann von jedem Vertragsstaat auf diplomatischem Wege gekündigt werden. In diesem Fall tritt der Vertrag zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei dem anderen Vertragsstaat außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird.

Artikel 16

Vorläufige Anwendung

(1) Artikel 6 Absatz 1 wird bis zum Inkrafttreten dieses Vertrages nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts der Vertragsstaaten wie folgt vorläufig angewendet:

Buchstabe a:

ab dem 19. Oktober 2001;

Buchstabe b:

ab dem 27. Oktober 2002;

Buchstabe c:

spätestens am 20. Februar 2005; die Schweizerische Eidgenossenschaft bemüht sich, ab dem 18. Oktober 2001 die gegebenen und die neu zu schaffenden betrieblichen Mög-

lichkeiten zur Entlastung Süddeutschlands unter Einhaltung der rechtlichen Voraussetzungen möglichst rasch zu nutzen. Die Zahl der im Jahr 2000 über süddeutsches Gebiet erfolgten Anflüge wird innerhalb der Übergangsfrist von 41 Monaten ab Paraphierung nicht überschritten. Die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 11 wird vierteljährlich über die Entwicklung der Bewegungszahlen orientiert.

Buchstaben d und e:

spätestens am 20. Februar 2005;

Buchstabe f:

ab dem 20. Februar 2005;

Buchstabe g:

ab dem 19. Oktober 2001.

(2) Die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 11 wird nach der Unterzeichnung unverzüglich gebildet und nimmt ihre Tätigkeit auf.

Artikel 17

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft

Die in den sektoriellen Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft festgelegten Rechte und Verpflichtungen bleiben von den Bestimmungen dieses Vertrages unberührt und sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Artikel 18

Überprüfung des Vertrages

Dieser Vertrag wird 8 Jahre nach Unterzeichnung anhand der folgenden Kriterien überprüft:

a) Entwicklung des Luftverkehrs,

b) Entwicklung der Lärmbelastung,

c) Kosten-Nutzen-Analyse.

Artikel 19

Nebenurkunde

Das beiliegende Protokoll ist Bestandteil des Vertrages. Änderungen, die Gegenstände dieses Protokolls betreffen, werden durch die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 11 empfohlen und treten an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsstaaten einander mitgeteilt haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Mitteilung.

Artikel 20

Ratifikation und Inkrafttreten

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Berlin ausgetauscht.

(2) Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Geschehen zu Bern am 18. Oktober 2001 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Reinhard Hilger

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft
Auer

Anlage 1
(zu Artikel 1 Abs. 2)

Luftraumplan

Die Schweizerische Eidgenossenschaft führt die Flugverkehrskontrolle nach Artikel 1 Absatz 1 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft in den nachstehend beschriebenen Lufträumen durch:

Unterer Luftraum (unterhalb Flugfläche 245)

Zwischen der Untergrenze des kontrollierten Luftraums und der Flugfläche 245 (ca. 7 470 m NN) in dem Luftraum mit folgenden Koordinaten:

480600 N 075800 O – 481012 N 081917 O – 481000 N 085258 O –
481000 N 093300 O – 474800 N 093300 O – 474837 N 094712 O –
474348 N 095551 O – 474359 N 100606 O – 473939 N 100549 O –
473930 N 093908 O – 473203 N 094401 O –
entlang der deutsch/österreichischen Grenze bis 473230 N 093320 O –
entlang der deutsch/schweizerischen Grenze bis 473404 N 074113 O –
473512 N 074519 O – 474149 N 074458 O – 480600 N 075800 O.

Zwischen Flugfläche 115 (ca. 3 500 m NN) und Flugfläche 245 in dem Luftraum mit folgenden Koordinaten:

473404 N 074113 O – entlang der deutsch/schweizerischen Grenze bis
473535 N 073949 O – 474600 N 073200 O –
entlang der deutsch/französischen Grenze bis 475011 N 073339 O –
474721 N 074755 O – 474149 N 074458 O – 473512 N 074519 O –
473404 N 074113 O.

Zwischen Flugfläche 195 (ca. 5 945 m NN) und Flugfläche 245 in dem Luftraum mit folgenden Koordinaten:

475011 N 073339 O – entlang der deutsch/französischen Grenze bis
480500 N 073439 O – 480600 N 075800 O – 474721 N 074755 O –
475011 N 073339 O.

Zwischen der Untergrenze des kontrollierten Luftraums und der Flugfläche 95 (ca. 2 900 m NN) in dem Luftraum mit folgenden Koordinaten:

475100 N 093300 O – 475100 N 094250 O – 474830 N 094430 O –
474800 N 093300 O – 475100 N 093300 O.

Zwischen der Untergrenze des kontrollierten Luftraums und der Flugfläche 125 (ca. 3 810 m NN) in dem Luftraum mit folgenden Koordinaten:

473930 N 093908 O – 473939 N 100549 O – 472743 N 100456 O – entlang
der deutsch/österreichischen Grenze bis 473203 N 094401 O – 473930 N 093908 O.

Zwischen Flugfläche 65 (ca. 2 000 m NN) und Flugfläche 245 in dem Luftraum mit folgenden Koordinaten:

474837 N 094712 O – 474925 N 100628 O – 474359 N 100606 O –
474348 N 095551 O – 474837 N 094712 O.

Oberer Luftraum (oberhalb Flugfläche 245)

Oberhalb von Flugfläche 245 (ca. 7 470 m NN) in dem Luftraum mit folgenden Koordinaten:

480048 N 073548 O – 475000 N 081745 O – 475000 N 093300 O –
474800 N 093300 O – 473930 N 093908 O – 473203 N 094401 O –
entlang der deutsch/österreichischen Grenze bis 473230 N 093320 O –
entlang der deutsch/schweizerischen Grenze bis 473535 N 073949 O –
474600 N 073200 O – entlang der deutsch/französischen Grenze
bis 480048 N 073548 O.

Oberhalb von Flugfläche 275 (ca. 8 380 m NN) in dem Luftraum mit folgenden Koordinaten:

475000 N 084010 O – 475824 N 093300 O – 475000 N 093300 O –
475000 N 084010 O.

Anlage 2
(zu Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b)

Baden-Württembergische Feiertage sind derzeit:

- Neujahr
- Erscheinungsfest (6. Januar)
- Karfreitag
- Ostermontag
- 1. Mai
- Christi Himmelfahrt
- Pfingstmontag
- Fronleichnam
- Tag der deutschen Einheit (3. Oktober)
- Allerheiligen (1. November)
- Erster Weihnachtstag
- Zweiter Weihnachtstag

Protokoll zum Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Die Vertragsstaaten haben Folgendes vereinbart:

1. Zu Artikel 1 Absatz 1 Satz 2:

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, durch Absprache der jeweils für die Flugsicherung zuständigen Stellen einen Kostenausgleich für die Durchführung und Vorhaltung von Flugsicherungsleistungen über deutschem Hoheitsgebiet nach Artikel 1 Absatz 1 des Vertrages unter Beachtung der folgenden Bedingungen zu vereinbaren:

- Die nationale Gebührenrate wird durch die Vereinbarung nicht beeinflusst,
- keine Doppelbelastung der Nutzer,
- Gewährleistung der ICAO Konformität (Kostentransparenz und so weiter),
- Einbindung in eine gesamteuropäische Regelung.

2. Zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a:

Ausgehend vom Grundsatz, dass über deutschem Gebiet so wenig Lärm wie möglich verursacht werden soll, wird zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr bei Anflügen auf Piste 28 die Minimum-Überflughöhe für die derzeit bestehenden Navigationspunkte RILAX und EKRIT auf Flugfläche 130 festgelegt. Davon ausgenommen sind Flüge mit einer Reiseflughöhe unterhalb der Flugfläche 130. Entsprechendes gilt gegebenenfalls für Anflüge auf die Piste 10 über den derzeit bestehenden Navigationspunkt SAFFA.

3. Zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c:

Die unterste zulässige Anflughöhe auf die Pisten 14 und 16 beträgt 4 000 Fuß über Meereshöhe.

4. Zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d:

Die unterste Wartehöhe über dem derzeitigen Navigationspunkt RILAX wird auf Flugfläche 130 festgelegt. Die unterste Wartehöhe über den derzeitigen Navigationspunkten EKRIT und SAFFA wird auf 6 000 Fuß über Meereshöhe festgelegt.

5. Zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e:

Für die spätestens Februar 2005 vorgesehene Neukonzeption der Verfahren und der Luftraumstruktur für die künftige Abwicklung des An- und Abflugverkehrs zum und vom Flughafen Zürich gelten unter anderem folgende Planungsgrundsätze:

- Bei Anflügen aus Süden oder Westen, die nicht auf die Pisten 14 und 16 abgewickelt werden, sind Anflugverfahren so einzurichten, dass der Flugweg nicht über deutsches Hoheitsgebiet führt, entsprechende Warteverfahren nicht über deutschem Hoheitsgebiet liegen und der Flugweg zum Warteverfahren ebenfalls nicht über deutsches Hoheitsgebiet führt;
- Notwendige Warteverfahren über deutschem Hoheitsgebiet bei Anflügen auf die Pisten 14 und 16 werden derart positioniert, dass eine Minimum-Wartehöhe von Flugfläche 130 betrieblich möglich ist;
- Anflüge aus Osten auf die Piste 28 werden frühzeitig über schweizerisches Gebiet für einen Direktanflug geführt;
- Die genannten Pisten werden hierzu mit den erforderlichen technischen Einrichtungen für Präzisionsanflüge, soweit technisch möglich, ausgestattet.

6. Zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe f:

Zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr finden in der Regel keine Abflüge über Deutschland statt. Die Ausnahmeregelung für Langstreckenflüge, welche bei Starts nach Norden nicht vor der deutschen Grenze abdrehen können, betrifft etwa drei bis fünf Flüge zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr pro Kalenderjahr.

Die Bestimmung betreffend die Mindesthöhe für den Einflug des Abflugverkehrs in deutsches Hoheitsgebiet wird so rasch wie betrieblich möglich eingeführt.

Während der Tageszeit betrifft die Ausnahmeregelung für Langstreckenflüge, welche bei Starts nach Norden nicht vor der deutschen Grenze abdrehen, 40 bis 50 Flüge pro Kalenderjahr.

7. Zu Artikel 18:

Für die Kosten-Nutzen-Analyse erfolgt eine umfassende Betrachtung aller relevanten Belange.

Denkschrift zum Vertrag

I. Allgemeines

Die Flugverkehrskontrolle wird in Deutschland grundsätzlich durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH durchgeführt, die im Rahmen des Artikels 87d Abs. 1 GG mit der Durchführung der Flugsicherung beauftragt ist.

Insbesondere im Bereich grenznaher Flughäfen wird die Flugverkehrskontrolle in Europa aufgrund der geographischen Gegebenheiten häufig durch den Nachbarstaat durchgeführt. Für den süddeutschen Raum ist im Hinblick auf den An- und Abflugverkehr vom und zum Flughafen Zürich die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweiz aus betrieblichen Gründen erforderlich, um die Einheitlichkeit und damit auch die Sicherheit dieses Luftverkehrs zu gewährleisten. Diese Durchführung bedarf der vertraglichen Grundlage zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Gleichzeitig regelt der Vertrag, dass der Flugverkehr zum und vom Flughafen Zürich im Hinblick auf die Umweltbelastung nicht einseitig zu Lasten der süddeutschen Bevölkerung über süddeutschem Gebiet geführt wird. Die Übereinstimmung der Flugverkehrskontrolle im betroffenen Teil des deutschen Luftraums mit deutschem Recht bleibt gewährleistet.

Das in Frage stehende Gebiet wird in einem beigefügten Luftraumplan präzisiert. Spezielle Durchführungsvereinbarungen zu einzelnen Artikeln werden in dem Protokoll zum Vertrag ausgeführt. Sowohl der Luftraumplan als auch das Protokoll können durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bei konkretem Bedarf in Abstimmung mit der Schweiz angepasst werden.

Der Vertrag gliedert sich in drei Kapitel, welche die Flugverkehrskontrolle, die Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf deutsches Hoheitsgebiet und die übrigen Bestimmungen betreffen.

II. Besonderes

Artikel 1 gestattet der schweizerischen Flugsicherung die Vornahme der Flugverkehrskontrolle in dem durch den Flugplan näher präzisierten süddeutschen Gebiet unter der Voraussetzung, dass sie nach der Maßgabe des deutschen Rechtes erfolgt.

Artikel 2 regelt für den Spannungs-, Verteidigungs- oder Bündnisfall und den Fall militärischer Schutzflüge die Übernahme der Flugverkehrskontrolle durch die deutsche Flugsicherungsstelle.

Artikel 3 regelt die Einzelheiten der Haftung für Schadensfälle durch Maßnahmen auf Grundlage des Vertrages, wonach Deutschland die Schweiz in Regress nehmen kann.

Artikel 4 legt die gegenseitige Informationspflicht im Rahmen der Amts- und Rechtshilfe fest und bestimmt, dass die Bediensteten der schweizerischen Flugsicherungsstelle weiterhin schweizerischem Recht unterworfen bleiben.

Artikel 5 verpflichtet zur Unterrichtung und Zugangsgewährung der deutschen Flugunfalluntersuchungsstelle zu der schweizerischen Flugsicherungsstelle.

Artikel 6 legt die Grundbedingungen für den An- und Abflugverkehr vom und zum Flughafen Zürich über deutschem Hoheitsgebiet fest. Kernelemente sind die Nachtflugbeschränkungen unter der Flugfläche 100 (ca. 3 300 m) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr, ausgedehntere Nachtflugbeschränkungen an Wochenend- und Feiertagen von 20.00 bis 9.00 Uhr, die Festlegung auf weniger als 100 000 Überflüge pro Kalenderjahr, die begrenzte Nutzung der Warteverfahren im deutschen Luftraum, die Anpassung eines neu zu entwickelnden schweizerischen Betriebskonzeptes an das deutsche Luftverkehrsnetz und die Regelung des Abflugverkehrs nach Norden. Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit möglichen Lärmimmissionen kann die betroffene Bevölkerung gegen die Schweizerische Eidgenossenschaft nach schweizerischem Recht geltend machen, ohne dass die Anspruchsinhaber Verjährungseinreden ausgesetzt sind.

Artikel 7 soll die ausreichende Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland bei schweizerischen Vorhaben sicherstellen, die Auswirkungen auf das deutsche Hoheitsgebiet haben können.

Artikel 8 bestimmt, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft die Kosten für bestimmte deutsche Fluglärmmessstationen übernimmt.

Artikel 9 erlaubt der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Delegation der Durchführungs- und Kostentragungspflicht im Innenverhältnis, ohne dass dadurch die Verpflichtungen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland beeinflusst werden können. Der Bundesrepublik Deutschland steht ein Zustimmungsvorbehalt bei der Delegation der Durchführung der Flugverkehrskontrolldienste zu.

Artikel 10 regelt den Schutz personenbezogener Daten.

Artikel 11 begründet die Einrichtung der Gemeinsamen Luftverkehrskommission der Vertragsstaaten. Deren Aufgabe ist es, durch regelmäßigen Meinungsaustausch die Durchführung des Vertrages beratend zu begleiten und mögliche Konflikte im Vorfeld auszuräumen.

Artikel 12 und 13 befassen sich mit der Konsultation und der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts.

Artikel 14 regelt die Möglichkeit der Suspendierung der Wirkungen des Vertrages bei gravierenden Verstößen gegen den Vertrag, die eine Übernahme der Flugverkehrskontrolle durch deutsche Stellen zur Folge hat. Artikel 14 schließt nicht aus, dass nach Artikel 1 i.V.m. dem Luftverkehrsgesetz Anordnungen zur sofortigen Abwendung von Gefahren getroffen werden können. Darüber ist in den Verhandlungen Einverständnis erzielt worden.

Artikel 15 regelt die Kündigung des Vertrages, der auf unbestimmte Zeit geschlossen wird.

Artikel 16 sichert die vorläufige Anwendung des Vertrages bis zu seinem Inkrafttreten, um eine sofortige Entlastung der süddeutschen Bevölkerung vom Luftverkehr zum und vom Flughafen Zürich ab Unterzeichnung stufenweise zu ermöglichen.

Artikel 17 stellt fest, dass die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens der Schweizerischen Eidgenossenschaft mit der Europäischen Gemeinschaft durch diesen Vertrag nicht berührt werden. Deutschland ist als Mitglied der Europäischen Gemeinschaft an Gemeinschaftsrecht gebunden.

Artikel 18 legt eine Überprüfung des Vertrages nach acht Jahren fest.

Artikel 19 bestimmt, dass das Protokoll zum Vertrag Bestandteil des Vertrages ist. Im Protokoll werden Einzelheiten zur Durchführung des Vertrages festgelegt, die u. a. die Flugsicherungsgebühren, die Warteverfahren, die schweizerischen Flugverfahren und die Abflüge nach Norden betreffen.

Artikel 20 beinhaltet die Ratifikations- und Inkrafttretensklausel. Der Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333